



Väylävirasto

KIRJALLINEN KYSYMYS

5.2.2020

Dnro 056/2020

## **RAUTATIET PORONHOITOALUEELLA –NYKYISTEN RAUTATEIDEN AITOJEN KUNNOSTAMINEN JA UUDET AIDAT**

Poronhoito on vuosisatoja vanha elinkeino Pohjois-Suomessa. Sen elinkeinollinen ja kulttuurinen merkitys on paitsi historiallisesti myös nykypäivänä kiistaton. Poronhoidolla on välittömiä ja myös välillisiä työllisyysvaikutuksia mm. vauhdilla kasvavassa matkailussa sekä lihan, nahan ja muiden tuotteiden jalostuksessa. Poro ja poronhoito ovat keskeinen osa koko Suomen imagoa.

Elinkeino on vuosisatojen aikana sopeutunut monenlaiseen alueelle tulleeeseen maankäyttöön, joista yksi keskeinen on raideliikenne. Rautatiet halkovat ja pirstovat porojen laidunmaita. Raideliikenne aiheuttaa onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Poronhoitoalueella on rautateitä yhteensä noin 500 km. Ne sijaitsevat 13 paliskunnan ja yhdeksän kunnan alueella: Halla (Suomussalmi), Hirvasniemi ja Pyhä-Kallio (Kemi-järvi), Isosydänmaa (Simo), Kolari (Kolari), Lohijärvi (Ylitornio), Oijärvi (Ii), Orajärvi (Pello), Salla (Salla) sekä Narkaus, Palojärvi, Poikajärvi ja Vanttaus (Rovaniemi).

### **Raideliikenteen vaikutukset poronhoitoon**

Olemassa olevat rautatiet halkovat porojen elinympäristöjä ja laidunalueita. Vuosittain poroja jää junien alle olosuhteista riippuen 250-500. Trendi on nouseva. Porovahinkoja tapahtuu etenkin keskikesällä sekä alku- ja keskitalvella. Kesällä porotokat hakevat suojaa vertaimevien hyönteisten (räkkä) aiheuttamalta kiusalta ja nousevat tuuliselle ratapenkereelle. Tällöin niitä jää junan alle suurina tokkina. Alkutilvella porot vaihtavat laidunalueita. Joinakin syksyinä porolaitumilla lumi on vesisateiden vuoksi sulanut ja uudestaan jääntynyt. Tällöin porot eivät saa enää kaivettua ravintoa vaan lähtevät vaeltamaan ja etsimään ravintoa muualta. Porot kulkeutuvat rautatien varteen ja tavatessaan pehmeän hangen aikana kovan ratapohjan, ne lähtevät kulkemaan sitä pitkin. Junan edessä porot lähtevät laukkomaan, mutta eivät ehdi tai pysty väistämään ja jäävät lähes poikkeuksetta junan alle. Ilmastonmuutoksen edetessä huonojen syystalvien ja sen myötä porojen vaeltamisen voidaan olettaa vain lisääntyvän.

Vahingot eivät jakaudu tasaisesti, vaan keskittyvät tietyille alueille. Taloudelliset menetykset voivat olla hyvinkin raskaita ja kasautua yksittäisille poronomistajille. Vahinkoporoja jää myös löytymättä, jos ne pakenevat loukkaantuneena metsään. Junien aiheuttamat vahingot lisäävät merkittävästi poronhoitajien työmäärää. Paliskunnille aiheutuu rautatievahinkojen vuoksi ylimääräisiä kustannuksia, sillä vahinkoarviomiesten kuluja (matkat, työ, raatojen hävittäminen) ei korvata lainkaan, toisin kuin tieliikennevahingoissa.



Palojärven paliskunnassa Rovaniemen eteläpuolella on jäänyt syystalvisin joka vuosi kymmeniä, jopa kaksi sataa poroa junan alle. Palojärven paliskunnan alueella aloitettiin syksyllä 2018 Väyläviraston toimesta poroaidan rakentaminen junaradan varteen. Aidan tarkoituksena on estää porovahinkojen syntyminen pahimmilla vahinkoalueella. Esteaita on suunniteltu rakennettavaksi Rovaniemen ja Tervolan välille. Suunnitellusta aidasta valmiina on nyt noin puolet, 32 km välillä Rovaniemi – Petäjäskoski. Jo ensimmäisen syksyn aikana aita on osoittanut tarpeellisuutensa. Todennäköisesti aidatulla ratapätkällä olisi tapahtunut menneenä syksynä huomattavasti paljon enemmän porovahinkoja kuin jos aitaa ei olisi ollut lainkaan. On erittäin hienoa, että uuden aidan rakentaminen aloitettiin alueelle, missä vahinkoja syntyy paljon.

Palojärven paliskunnan alueella sijaitsevan uuden aidan rakentaminen on hyvä alku porovahinkojen vähentämisessä. Uusien aitojen rakentamista pahimmille vahinkoalueille tulee jatkaa. Nyt olisi tarpeen peruskorjata myös olemassa olevat ja ajan myötä huonokuntoiseksi menneet aidat. Huonokuntoinen tai rikkinäinen aita ei estä porojen kulkua junaradalle.

**Radanvarsien pahin ongelma on tällä hetkellä se, ettei suurimmilla riskipaikoilla ole lainkaan aitoja tai ne ovat rapistuneita ja paikoin kaatuneita.**



Kuva 1. Talvisin junan alle jäävistä valtaosa on tiineitä vaatimia, jolloin menetetään samalla myös tulevat vasat. Yleensä poroja jää junan alle useita yhtä aikaa. Porojen omistajia on välillä vaikea tunnistaa raatojen kappaleista, jolloin korvaus maksetaan paliskunnalle eikä poronomistajalle. Kuva: Lapin kansa, Raija Suopajarvi.



## **Raideliikenteen aiheuttamien vahinkojen ehkäiseminen**

Raideliikenteen poronhoidoille aiheuttamat haitat ja vahingot ovat kiistattomat. Paliskuntain yhdistys ja yksittäiset paliskunnat ovat esittäneet rapistuneiden aitojen kunnostusta ja uusien rakentamista lukuisia kertoja eri yhteyksissä.

Paliskunnilta on kysytty aitaamisen tarvetta ja suurin osa paliskunnista näkee, että aitaamisella olisi merkittävä porovahinkoja vähentävä vaikutus. Kolmeen paliskuntaan (Oijärvi, Orajärvi ja Pyhä-Kallio) aidat on rakennettu 20–30 vuotta sitten, mikä vähensi huomattavasti onnettomuuksia. Orajärven paliskunnan alueella aidan rakentaminen aloitettiin työllisyysvaroin jo vuonna 1978 ja aita rakennettiin aluksi vain toiselle puolelle junarataa noin 20 kilometrin matkalle. VR kustansi rakentamiseen tarvittavat materiaalit ja työvoima (aidan rakennustyöhön) palkattiin työllisyysvaroin. Myöhemmin Orajärven paliskunta rakensi vielä omalla kustannuksellaan aidan junaradan toiselle puolelle onnettomuuksien vähentämiseksi, joka vähensikin vahinkoja huomattavasti. Vanhat aidat ovat nykyään vaihtelevassa kunnossa, eivätkä enää kaikin paikoin estä onnettomuuksia. Myös muut paliskunnat ovat itse korjanneet aitoja junavahinkojen vähentämiseksi. Aitojen rakentaminen ja kunnostus on pidemmällä aikavälillä kestävä ratkaisu; se vähentää junan alle jääneiden porojen korvauskuluja huomattavasti. Myös junille, muulle kalustolle ja junaradalle aiheutuu porokolareiden takia korjausta vaativia vaurioita.

**Miten Väylävirasto yhdessä rautatieliikenteen harjoittajien kanssa ottaa taloudellisen vastuun vanhojen, huonokuntoisten aitojen kunnostamisesta? Miten nykyisen radan aitaamattomat ja pahimmat porovahinkoalueet saadaan aidattua?**

**Aitojen kunnossapidon tulee olla jatkuvaa, jotta niistä on hyötyä. Vanhojen aitojen kunnostaminen ja uusien kohteiden aitaamisen tarkempi suunnittelu tulee aloittaa välittömästi. Samalla tulee selvittää uusia haittoja estäviä ratkaisuja, kuten siltoja, veräjiä ja pelokkeita. Aitojen kunnossapidon vastuut ja resurssit tulee määritellä.**

PALISKUNTAIN YHDISTYS

Anne Ollila  
toiminnanjohtaja

*mba/alj/ma/ao*